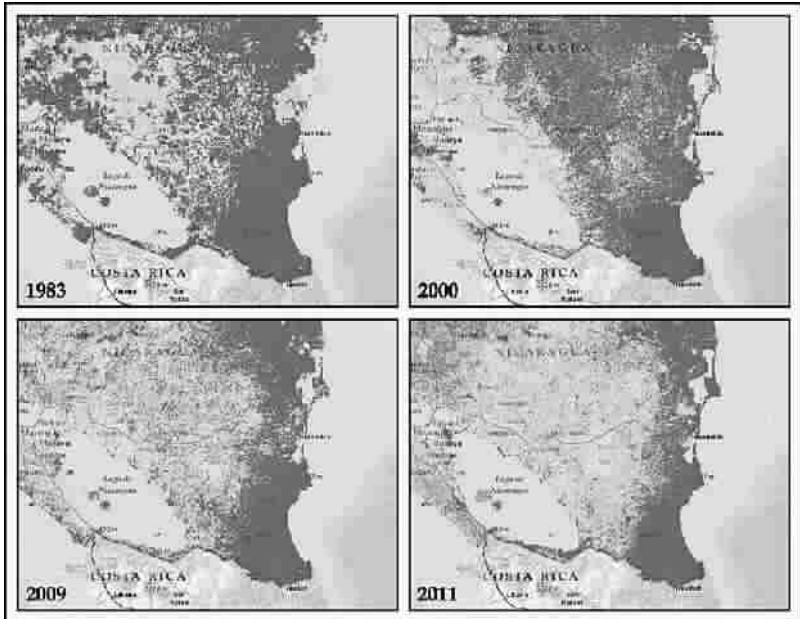


经济效益是最大问题

——相关领域专家谈尼加拉瓜运河项目



■ 环评报告指出尼加拉瓜森林正以惊人的速度消失,项目的环保担忧仍在

■ 6月13日,数千尼加拉瓜农民集会抗议修建运河,抗议者在车上喷涂“不要运河”的口号 本版图片 TP

见习记者 范鹏

去年庆祝了百岁生日的巴拿马运河至今仍在扩建,尼加拉瓜运河项目又宣告开工,后者的航运价值、项目价值究竟何在?为此,记者找到国际航运业务及港航发展战略等两位专业领域人士,请他们从专业角度解析尼加拉瓜运河项目。

航运价值预期

“就干散货运输航线而言,尼加拉瓜运河的开通,对美湾(美国墨西哥湾沿岸地区)至远东的粮食航线、委内瑞拉至中国的铁矿石航线影响较大。”中远散货运输有限公司资深业务人员张歌表示。此前,由于巴拿马运河允许通行船只的限制,委内瑞拉至中国的铁矿石多以15万吨级以上的好望角型船运载,只能选择通行苏伊士运河经印度洋到达卸货港,或绕好望角经印度洋抵达国内。尼加拉瓜运河的开通,可大幅度节省和降低这两条航线的距离、时间和成本。“就拿一艘17.2万载重吨从委内瑞拉到中国的货船举例,如果不绕好望角,可以节省距离4492海里、将近12天船期,节约燃油成本数十万美元。”

而对于美湾至远东粮食航线来说,散货船在美湾装载粮食,原经巴拿马运河,向北以大圆航线行驶,新运河开通后,船舶航行至尼加拉瓜运河附近后无需南下,直接北向行驶,“可以省约700海里路程,2天左右时间。”

经济效益存疑

“多开一条航线是好。但问题是,这个项目的市场有多大?投资这么多,回报如何?”上海海事大学交通运输学院副教授陈继红指出,尼加拉瓜运河项目与巴拿马运河所扼航线类同,均为东北亚至美东及东北亚至南美等国航线。这两条线路中,东北亚至美东的外贸货物除了全程走水路的选择,主流方式为先海运抵达美西港口、再经由铁路陆桥方式运至美东。“上世纪80年代,

人类奇迹还是惊天骗局?

尼加拉瓜运河如果建成无疑是人类历史上的“超级工程”,但是项目无论在技术可行性、环境保护、移民安置、资金筹措和政治环境等方面都存在着巨大的困难和风险,质疑之声从未消失。有报道称,公司引以为傲的环评报告也是遭到西方环保人士批评后,拖了两年终见天日。尼加拉瓜运河到底是人类奇迹还是惊天骗局?

● 法人变更 人事大调整

据新华社国际客户端报道,由于中国商人王靖的参与,尼加拉瓜大运河广受国人关注。为承接大运河工程,王靖在尼加拉瓜专门成立了独资公司HKND,法人为其在当地的雇员。不过,该公司的法人已经发生变更,人事方面也进行了大规模调整。

● 工人一度因欠薪罢工

新华社记者许雷在今年6月

的一篇报道中提到,开工仪式结束后,施工方修整并加宽了一条11公里长的砂石路,耗资约20万美元,期间一度因欠薪问题导致工人罢工。“我自己在街上曾被当地人误认为运河修建者而遭到呵斥。”

● 法案被指“卖国” 抗议不断

参考消息网援引埃菲社12月23日的报道称,根据相关的运河法案,HKND获得运河修建权,但反对者要求废除这一法案,认为它是“卖国”条约,触犯了宪法,并有可能对尼加拉瓜的大湖和森林包括一个生物保护区造成破坏。农民们为反对修建运河已经举行了50多次游行,他们的领导人弗朗西斯卡·拉米雷斯表示,“为了保护我们的土地”,他们会继续举行抗议活动。

● 5年建成没可能?

凤凰新闻客户端主笔唐驳虎

撰文《尼加拉瓜运河要能成功天下就没有牛皮了》称,“尼加拉瓜运河技术上可行,但其工程量极其浩大,是南水北调(中线)的3倍以上,按比例测算至少需要1000亿美元巨额投资,而且绝对不可能在5年内建好。”

● 拉人入伙 实为圈钱?

长江商报近日刊文《神秘富豪王靖运河项目被疑“圈钱”》称,尼加拉瓜跨洋运河的开工时间一拖再拖,运河项目的预算也一再增加。“运河项目拉了很多大型中资企业合作,实际上起到一种‘入伙’形式,实现利益均分,降低风险的作用。即使项目失败,跨国发展的国企也可以归咎于海外环境复杂等因素。国企海外投资失败的案例不在少数,该心思也被一些企业利用。而且,项目拖延时间越久,利润越多。”实习生 左珊仪 整理

公司回应:项目从未延期

针对诸多质疑,本报记者向HKND集团求证并得到了回复。“运河项目一直按照既定时间计划稳步推进,并未产生任何延期。截至目前,HKND从未使用过任何

国有资金或来源于国有企业的资金。”HKND集团在回复中表示。

5年更不是天方夜谭。HKND集团认为,当今运河的工程技术很成熟,无论是国内还是国外都有很多

从东北亚到美东的进出口物资,80%走巴拿马运河,20%走美西+陆桥,而现在则正好倒过来,后者占了八成。美西+陆桥的方式比海运也更快,可节省近一周时间。”因此,就东北亚至美国东岸航线中所涉全部货运,尼加拉瓜运河项目与巴拿马运河争夺的,总共只占两成。

而就东北亚至南美等国的航线,陈继红表示,该条航线中,主要是中国需要进口巴西、智利、委内瑞拉等国矿产、油气等原材料,“巴西、

智利本来就是走巴拿马运河更近,仅委内瑞拉一线,新运河可能有些优势。”

相比扩建了的巴拿马运河,尼加拉瓜运河最显著的优势在于允许通航更为大型的船只。陈继红表示,目前,扩建后巴拿马运河预计允许通行船只体量可达15万吨,集装箱运力达13000标准箱,而尼加拉瓜运河建造后预计可通过船只达30万吨以上,集装箱运力也相应翻倍。“但这个优势毕竟有限,大船未必一

定就经济。新运河如果收费很贵,航运公司也未必会选择新路线。”

陈继红提示,根据巴拿马运河官方公布的年报,2014财年,巴拿马运河净利润折合美元约13.25亿元,“如果按照此前媒体披露的500亿美元投入能够完成建设,假设巴拿马运河的所得利润可以分一半给尼加拉瓜运河,加上当地政府也要分一杯羹,拥有项目运营权的百年之内,成本能否收回?建设这个项目经济效益何在?”

见习记者 高歌

【相关链接】

自令海峡大桥

设想中连通俄罗斯楚科奇半岛和美国阿拉斯加苏厄德半岛的通道,由此将北美洲与亚洲相连。洲际连通的设想最早可追溯到20世纪末,美国科罗拉多州首任州长威廉·吉尔平,他曾经于1890年提出关于“世界铁路”的假想,设想将全世界用铁路网连通。两年以后,设计过金门大桥的约瑟夫·施特劳斯提出了首个自令海峡铁路大桥的提案,他将该提案呈给当时的沙皇俄国,但被拒绝。

中韩海底隧道

修建中国和韩国海底交通设施的构想。其蓝图曾被媒体描述为“从首尔乘坐高速铁路出发,通过黄海300多公里的海底隧道,两个小时就可以到达中国,4个小时就可以到达北京。”据称韩国还曾在国家层面进行过“经济和技术层面的可行性研究”。

泰国克拉地峡运河

设想中连通泰国东西两侧的泰国湾和安达曼海,穿过马来半岛北部最狭处的克拉地峡的运河。此设想中的运河全长102公里,400米宽,水深25米,修成后,船只不必穿过马六甲海峡,绕道马来西亚和新加坡,可直接从印度洋的安达曼海进入太平洋的泰国湾。今年5月,媒体报道中泰两国在广州签署“克拉运河”合作备忘录,但中国驻泰国大使馆随即发表声明称,中国政府有关部门迄今为止没有参与关于此项目的研究和任何具体合作。

见习记者 范鹏

假想中的「超级工程」